colorchecker CLASSIC
x·rite
MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART
T-10
ISO RESOLUTION TEST CHART NO. 2
APPLIED IMAGE Inc
1653 East Main Street
Rochester, NY 14609 USA
Voice: (585) 482-0300
Fax: (585) 288-5989
www.appliedimage.com
© 1993, 2005, APPLIED IMAGE, Inc., All Rights Reserved Rev. 1.06
QPCARD 101 V4
* 1 2 5 3 6 5 3 *

Ma.
165

* 1 2 5 3 6 5 3 *

VIALETTE
2008

VIALETTE
2008

Ms 165

Henri de Vogüé

négociations diplomatiques

de

Ferdinand de Lesseps

à propos

de l'Isthme de Suez.

1253653
ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES BIBLIOTHÈQUE
Ms 165

LES NEGOCIATIONS DIPLOMATIQUES

DE FERDINAND DE LESSEPS

à propos

de l'ISTHME de SUEZ

ÉCOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

Ma 165

LES NEGOCIATIONS DIPLOMATIQUES DE FERDINAND DE LESSEPS A PROPOS DE L'ISTHME DE SUEZ

Le grand projet exécuté par Ferdinand de Lesseps est ancien. Hérodote nous dit que le canal de Suez fut commencé par Nochos et continué par Darius, fils d'Hisstaspe(521-435). D'après Aristote, les Pharaons et Darius qui s'étaient promis de grands avantages de l'éxécution de ce canal en avaient discontinué le travail après avoir reconnu que la Mer Rouge était plus haute que l'Egypte. Strabon et Pline abondent dans le même sens. Monsieur Paulin Talabot, dans son étude sur le Canal de Suez, /1/ dit : "Je ne vois aucune bonne raison de douter que le canal a été mis à fin une première fois par Darius 500 ans avant l'ère chrétienne et qu'ayant été abandonné pendant les longues guerres et les invasions qu'a subies l'Egypte, il a été rétabli par les Ptolémée." Mais il faut faire une distinction. "Les projets de canalisation de l'isthme , conçus ou exécutés dans l'antiquité, n'avaient - dit encore M. Talabot, d'autre destination que de mettre le Nil en communication avec la mer Rouge, ne s'appliquaient, par conséquent, qu'à la navigation habituelle du fleuve, et seuls les caboteurs du plus petit échantillon pouvaient pénétrer dans ceux de ses canaux qui ont été mis à fin."

/1/ Revue des Deux-Mondes - 15 Avril 1855.

A la fin du XVe siècle, Venise pour maintenir et assurer sa suprématie en Orient, résolut d'ouvrir pour elle l'isthme de Suez. La résistance des Mamelucks lui fit abandonner son projet. Au XVIIIe siècle, d'Argenson propose de construire un canal commun à tout le monde chrétien. Monsieur Lepère, ingénieur attaché à l'expédition d'Egypte examina aussi cette question. Cependant M. Lepère conçut un projet ne s'appliquant qu'à une navigation intérieure à faible tirant d'eau. L'heure n'avait point encore sonné pour la réalisation de ce grand projet. Il devait appartenir à l'Ecole Saint Simonienne de le reprendre et de le faire sérieusement fructifier. De 1830 à 1850 les Saint Simoniens Michel Chevalier, le Père Enfantin font effort pour détourner l'esprit public vers les spéculations industrielles. " Il faut, - écrit dans le Globe M.Michel Chevalier - des mesures extraordinaires qui frappent le peuple, l'exhaltent et l'emplissent d'espérance, il faut un coup d'Etat industriel." Il ne pouvait en être un plus merveilleusement fructueux que la réunion des deux Mers qui permettrait d'effectuer en 25 jours le voyage de Marseille aux Indes qui durait trois mois par le Cap.

Enfantin alla en Egypte en 1846. Sur son initiative, une société composée de trois groupes Allemand, Anglais, Français, se réunit pour étudier la question du Canal. M.M. Paulin Talabot, Robert Stephenson et de Négrelli furent chargés de la direction des Etudes. Voici les observations

/1/ Paulin Talabot. Revue des Deux-Mondes 12 Avril 1855.

de M. Paulin Talabot : " La dépense de l'entreprise compre-"nant le canal, le chemin de fer, le port et la rade de Suez "serait au plus de 200 millions. En présence d'un mouvement "commercial qui dépasse déjà deux millions de tonnes et qui "est destiné à croître rapidement, les avantages que présente "cette entreprise sont largement suffisants pour en assurer "l'exécution immédiate. L'Egypte et la Turquie, jusqu'ici "fort contraires à toute tentative de ce genre, se montrent "aujourd'hui mieux disposées, mais le vif intérêt que témoi-"gnent la plupart des puissances Européennes pour cette ques-"tion est tenu en échec par l'indifférence ou même par l'op-"position de l'une d'entre elles. C'est là qu'est aujourd'"hui la véritable, la seule difficulté. Qu'on se mette d'ac-"cord, qu'une solution diplomatique intervienne, que l'usage "et la neutralité du canal soient réglés par une convention "internationale, et cette grande oeuvre s'accomplira d'elle-"même. Les obstacles matériels dont on fait tant de bruit "disparaitront devant les ressources de l'art moderne. On "cessera de prétendre qu'un canal dont la plus grande diffi-"culté consiste à franchir un faîte élevé de 18 ou au plus "de 31 mètres est impossible, et quelques années suffiront "pour assurer au monde la jouissance d'une oeuvre qui par son "importance et par les conséquences qu'elle doit produire "ne saurait être comparée à aucune autre. "

Pénétré de ces idées, Ferdinand de Lesseps entreprit de lutter contre "cette véritable, cette seule difficulté" l'opposition anglaise. C'est cette lutte que nous allons

/1/ Revue des Deux-Mondes 15 Avril 1855.

raconter en faisant le récit des négociations diplomatiques de Lesseps à Constantinople, à Paris et à Londres, pour obtenir de la Porte le firman nécessaire à l'exécution du Canal, l'acte de concession du vice-Roi d'Egypte, Mohamed-Saïd-Pacha devant être ratifié par le Sultan. Les Anglais, tout puissants à Constantinople, empêchèrent pendant 12 ans la Porte de délivrer ce firman; nous verrons avec quelle habileté Lesseps s'en passa tout d'abord, avec quelle énergie il l'obtint ensuite.

.

. .

I

Lesseps avait été envoyé en 1832 comme élève-consul à Alexandrie. Il y apprit à connaître l'Orient et y médita l'oeuvre qui devait l'immortaliser. Plus tard il soumit même son projet à Abbas-Pacha qui le repoussa, mais il se lia sérieusement avec Mohamed Saïd Pacha, et l'entretint souvent de ses espérances, qu'il lui fit adopter. En 1854, Lesseps était retiré de la diplomatie, quand il apprit la mort d'Abbas-Pacha et l'avènement au trône de Mohamed-Saïd. Il résolut aussitôt de partir pour l'Egypte et de s'entendre avec le nouveau vice-Roi pour opérer la réunion des Deux Mers. Connaissant l'Orient, il savait combien laborieuse était son entreprise, vu l'indécision et la peur des Turcs

et des Egyptiens - le vice-Roi tout le premier - et aussi vu l'opposition si tenace des Anglais. Néanmoins, il avait foi en son empire sur ce Prince impressionnable, et il s'embarqua en Novembre 1859 pour aller l'essayer. Mohamed-Saïd le reçut avec joie et lui promit qu'il pouvait compter sur lui. Le 25 Novembre, le vice-Roi annonce aux consuls qu'il a résolu de faire ouvrir l'Isthme de Suez, et cette déclaration laisse le consul d'Angleterre très embarrassé. Voici ce que Lesseps écrit à M. Bruce, consul d'Angleterre: "Tout ce qui a pour résultat de contribuer à l'extension du Commerce et de l'industrie et de la navigation du monde est surtout avantageux à l'Angleterre, puissance qui l'emporte sur toutes les autres par l'importance de sa marine, de sa production manufacturière et de ses relations commerciales. Un déplorable préjugé, fondé sur l'antagonisme politique qui a si longtemps et si malheureusement existé entre la France et l'Angleterre, a pu seul accréditer l'opinion que l'ouverture du Canal de Suez, oeuvre de civilisation et de progrès, ne convenait pas aux intérêts de la Grande-Bretagne."
On se demande en voyant cette opposition des Anglais, comment la nation maîtresse de Gibraltar, d'Aden, de l'Inde, de Singapour et de l'Australie, a pu être si réfractaire à un projet qui diminuait de moitié la distance entre l'Orient et l'Occident du globe? Nous allons voir combien futiles et égoïstes étaient les raisons des Anglais contre le Canal. Mohamed-Saïd écrivit à la Porte, croyant devoir lui demander

/1/ 27 Novembre 1814

son autorisation. Le traité de Londres de 1840 et le firman de 1841 faisaient à l'Egypte une situation très particulière. Sans constituer un Etat à proprement parler, elle n'était pas assimilée à une simple province ottomane. Lesseps conseilla à Mohamed-Saïd de trancher tout seul la question que, somme toute, on pouvait envisager comme privée, mais le vice-Roi, toujours timoré, voulut avoir l'approbation de son Suzerain. En même temps qu'il écrivait à Constantinople, il priait M. Bruce, consul d'Angleterre, de lui mettre ses objections par écrit.

II

Jugeant utile de se rendre un compte exact des idées de la Porte et de l'Angleterre sur la question du Canal, Lesseps se fit envoyer par le vice-Roi à Constantinople (Février 1855) pour négocier avec le Grand-Vizir, Réchid-Pacha, et avec l'ambassadeur d'Angleterre, Lord Stratford de Redcliffe qui avait à Constantinople une très grande situation due à sa longue habitude de l'Orient et à une rare fermeté d'esprit. "J'appris - dit Lesseps - que Lord Stratford était personnellement on ne peut plus hostile au projet, qu'il n'avait aucune instruction officielle de son gouvernement, mais que, le moment venu, il ferait tout comme s'il en avait, en suivant ses habitudes de prépotence, de jalousie enracinée contre tout ce qui est Français, d'antagonisme incorrigible et de vieil égoisme britannique." Dans une première conférence

avec le grand vizir Réchid-Pacha, Lesseps se déclare l'agent du Vice-Roi d'Egypte et non l'agent du gouvernement français dont il n'a reçu aucune mission, mais il fait comprendre discrètement au grand Vizir que si l'on s'occupe de consulter les sympathies de telles ou telles puissances, les sympathies exprimées par le gouvernement de l'Empereur Napoléon ont aussi leur poids. Lesseps rappelle à Réchid-Pacha que lorsqu'il s'est agi de faire exécuter le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, le gouvernement Anglais ne s'est pas gêné pour déclarer suffisante l'approbation du Vice-Roi d'Egypte et que l'autorisation de la Porte a été donnée sans crainte de froisser l'ambassadeur Français qui y était opposé. Mais ces raisons si nettes ne pouvaient convaincre Réchid-Pacha, esprit indécis, fasciné par Lord Stratford et qui craignait de voir arriver sa propre chute le jour où déclinerait l'influence du puissant et volontaire ambassadeur. En vain Lesseps essaie-t-il d'expliquer à Lord Stratford que l'Egypte actuelle peut être une cause de conflit entre l'Angleterre et la France, les Anglais pouvant se croire obligés de prendre un jour possession d'une terre qui est leur route la plus courte à leurs colonies Orientales. Mais cette cause de rupture disparaitraît si la route des Indes, au lieu de traverser le coeur de l'Egypte, était reportée à ses limites, et étant ouverte à tout le monde, ne pouvait jamais être exposée à demeurer le privilège de n'importe quelle nation. Lord Stratford appréhendait cette autonomie du futur canal où il n'aurait voulu voir que le pavillon Britannique.

Lesseps quitte Constantinople dans les premiers jours de Mars 1855, voyant qu'il ne peut actuellement rien obtenir de la Porte tenue en laisse par Stratford. Sur l'instigation du Grand Vizir, Réchid-Pacha, Kiamil-Pacha, beau-frère du vice-Roi d'Egypte, lui écrit pour lui demander des explications sur les 4 points suivants à propos de la question du canal :

1° - Sur les garanties à réclamer de la Compagnie du Canal des Deux-Mers, pour le passage des bâtiments de guerre.

2° - Sur les concessions de terres à des Européens contraires, dit-on, aux anciens usages et aux préjugés de la Turquie.

3° - Sur les dangers que pourrait faire encourir à l'Egypte l'hostilité de l'Angleterre.

4° - Sur de prétendues représentations qui auraient été faites à Saïd-Pacha de la part du cabinet anglais par l'agent et consul général britannique en Egypte. En même temps, les Anglais ne négligent rien pour agir sur le Vice-Roi et l'intimider. Ils n'ont, hélas! pas trop de peine à lui faire comprendre qu'en France le gouvernement et surtout les agents ont peu de stabilité, et qu'en Angleterre au contraire les agents sont toujours maintenus et soutenus. Et ici, la tâche de Lesseps pour détourner le Vice-Roi de cette opinion, est bien difficile car les faits sont là qui prouvent la décision des diplomates anglais soutenus par leurs chefs en regard de la bonne volonté toujours hésitante et tâtonnante des agents Français dont les chefs sont eux-mêmes indécis.

Cependant le vice-Roi répond à son beau-frère, Kiamil-Pacha, en lui reprochant ses terreurs au sujet des menaces de Lord Stratford dont il s'est rendu l'organe. "Le projet du canal, dit-il, est tellement utile au commerce et aux relations du monde entier que si nous ne le mettions pas aujourd'hui à exécution avec des conditions qui nous conviennent, il viendrait un jour où l'on nous l'imposerait avec des conditions qui ne nous conviendraient pas". En même temps, M. Benedetti, notre chargé d'affaires à Constantinople, était parvenu à se procurer les notes écrites de la main même du Grand-Vizir, Réchid-Pacha, qui avaient servi à rédiger la lettre de Kiamil-Pacha à son beau-frère, le Vice-Roi. M. Benedetti s'en expliqua d'abord avec Réchid-Pacha et l'accusa d'être l'inspirateur d'une lettre dans laquelle le nom de l'Empereur se trouvait mêlé de façon inconvenante. Le Sultan fut informé et Réchid-Pacha remplacé pour donner satisfaction aux justes susceptibilités du gouvernement Français. Ceci assurait un peu la position du Vice-Roi et de Lesseps. Le Vice-Roi ne manquait pas de faire observer à la Porte l'importance du Canal pour les Musulmans se rendant à La Mecque. Des milliers de croyants étaient destinés à périr chaque année au milieu des fatigues d'un long et difficile pélérinage; ainsi, par sa seule qualité de bon Musulman, le gouvernement Turc devait tenir à assurer les communications rapides de la Turquie avec les lieux Saints de l'Arabie. Pour cela, comme pour le transfert de ses hommes et de ses marchandises, l'Angleterre ré-

pondait invariablement que le chemin de fer qu'elle avait entrepris d'Alexandrie à Suez suffirait amplement. Lord Stratfort exagérait toujours tant qu'il pouvait la portée de ses instructions, menaçant et impérieux. A Paris, on s'occupait de cette importante question avec espoir et prudence.

III

Le ministre des Affaires étrangères, M.Drouyn de Lhuis, avait appris le 13 Décembre 1854 la concession du Vice-Roi d'Egypte à Lesseps. Le ministre avait dit à Lord Cowley, ambassadeur d'Angleterre, qu'il soutiendrait Lesseps, et l'Empereur avait parlé dans le même sens. L'Impératrice, un peu parente de M. de Lesseps, avait vivement poussé l'empereur à soutenir le projet du Canal, et Napoléon III lui avait répondu : "Rassurez-vous, l'affaire se fera". Et, comme on l'a vu plus haut, M. Benedetti avait pu parler énergiquement à Constantinople et faire partir Réchid-Pacha. Le Comte Walewski, ambassadeur à Londres, avait été chargé par l'Empereur d'exposer l'affaire au Cabinet anglais et de lui faire connaître le vif intérêt qu'il y prenait. "Si tous les capitaux y sont admis, l'Angleterre y aura sa place, et nous n'aurons peut-être plus aucune objection à faire" avait dit Lord Clarendon. Mais le principal secrétaire d'Etat n'en renouvelait pas moins à M. Musurus, ambassadeur de la Porte à Londres, les arguments ordinaires de l'opposition sur les questions techniques et sur l'opportunité. Sur ces entre-

faites, Lesseps vient en France en Juin 1855, pour se rendre compte par lui-même des dispositions de l'Empereur et de son entourage. Le Comte Walewski venait de remplacer M. Drouyn de Lhuis au ministère des Affaires étrangères et M. Thouvenel avait été nommé ambassadeur à Constantinople. C'étaient deux partisans résolus de l'entreprise. Mais l'Empereur avec son indécision naturelle avait peur de brusquer les choses et craignait un conflit brutal avec l'Angleterre, son alliée contre les Russes. Sa situation vis à vis des Anglais était des plus délicates car les troupes Anglo-Françaises assiégeaient Sébastopol, elles étaient repoussées avec pertes de la Tour Malakoff le 18 Juin 1855. Ce fut le 8 Juin de cette même année que Lesseps à peine arrivé d'Egypte fut reçu aux Tuileries. L'Empereur recommanda à Lesseps de se rendre prochainement en Angleterre et d'établir des rapports avec le Times. Le correspondant du Times à Paris, M. O Meagher, que Lesseps avait connu à Barcelone, se chargea de faire parvenir à ce journal une note où il était dit : "Nous apprenons avec plaisir que M. de Lesseps n'a voulu jusqu'à présent prendre d'engagement, ni même entrer en pourparlers avec aucun capitaliste Français, et que préalablement à toute démarche, il se rendra à Londres où nous espérons que les hommes d'Etat ou de finance seront favorables à une entreprise qui, étant d'un intérêt universel, lui paraît devoir obtenir nos sympathies si elle n'est pas dirigée par un esprit de nationalité exclusive et s'il résulte d'un examen impartial de

la question, que les intérêts de la Grande-Bretagne, loin d'être affectés par le percement de l'isthme de Suez, y trouveront des avantages supérieurs à ceux obtenus par toute autre nation." Lesseps s'assurait aussi le concours du Baron James de Rothschild qui le recommandait à sa maison de Londres. Comme Lesseps se disposait à partir pour Londres, arrive une dépêche de Lord Clarendon à Lord Cowley, le chargeant de présenter au Comte Walewski les trois objections suivantes à propos du Canal :

1° - Sur l'impossibilité matérielle du Canal de Suez et les dépenses énormes qu'il nécessiterait;

2° - Sur le retard que le projet de l'exécution du canal apporterait à l'achèvement du chemin de fer anglais d'Alexandrie à Suez, et sur le dommage qui en résulterait pour les intérêts anglais;

3° - Sur la politique d'antagonisme contre l'Angleterre dans laquelle ce projet est conçu, politique que le gouvernement de S.M.Britannique croyait terminée.

Lesseps répondit par une note au Comte Walewski à ses trois objections. Le canal, d'après l'estimation des ingénieurs, était faisable, et au prix de 200 millions, la moitié de ce qu'avait coûté le chemin de fer de Paris à Lyon; - le Vice-Roi d'Egypte était décidé à continuer à ses frais le chemin de fer du Caire à Suez, - et quant à la politique d'antagonisme, jamais il n'a été question de s'en inspirer pour un projet destiné à rendre des services à l'Angleterre, plus

encore qu'aux autres nations, vu ses possessions d'Orient. Lesseps partit pour Londres à la fin de Juin, voulant entrer en rapport direct avec Lord Clarendon et Lord Palmerston, et se rendre un compte exact des dispositions Anglaises à l'égard de son projet.

IV

A Londres, Lesseps se rendit aussitôt chez Lord Palmerston, chez lequel il rencontra un entêtement auquel Lord Stratford l'avait habitué à Constantinople. Bien que Lord Clarendon fut ministre du Foreign-Office, c'était en somme Lord Palmerston qui gouvernait. Lui aussi, avec cet égoisme patriotique et tenace propre des grands hommes d'Etat Anglais, était un adversaire résolu du Canal. "Je n'hésite pas, dit-il à Lesseps, à vous signaler mes appréhensions: elles consistent d'abord dans la crainte de voir les relations commerciales et maritimes de la Grande-Bretagne bouleversées par l'ouverture d'une voie nouvelle qui, en donnant passage à la navigation de tous les pays, nous fera perdre les avantages que nous possédons actuellement. Je vous avouerai aussi que je redoute l'incertitude de l'avenir à l'égard de la France, avenir que tout homme d'Etat doit calculer dans ses plus fâcheuses éventualités, bien que notre confiance soit complète dans la sincérité et dans la loyauté des dispositions de l'Empereur, mais après lui les dispositions peuvent changer".

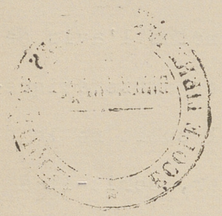
En vain Lesseps répondait-il que, si les relations de la France et de l'Angleterre venaient à se troubler, il était facile de démontrer que l'ouverture de l'Isthme de Suez ne serait pas une cause d'affaiblissement pour la Grande-Bretagne maîtresse de tous les passages importants et de toutes les étapes maritimes depuis la Métropole jusqu'à l'Inde. En vain répétait-il, se rendant compte de la crainte mêlée d'envie que son adversaire éprouvait à l'idée de voir le Canal appartenir à la France, que les gouvernements de France et d'Angleterre pourraient convenir de telles mesures qui garantiraient leurs intérêts réciproques, il se butait à la même opposition courtoise mais intraitable. M. de Persigny, notre ambassadeur à Londres, recommandait à Lesseps d'user de beaucoup de ménagements envers le gouvernement Anglais. La tâche diplomatique de Lesseps était vraiment pénible, et beaucoup se seraient vite découragés. En effet, dès qu'il parvenait à animer un peu en faveur de son projet les Tuileries ou le ministère des Affaires étrangères, qui envoyait alors comme le fit le comte Walewski à Monsieur de Persigny une note pleine de bonne volonté sinon de décision pour faire des ouvertures au gouvernement de la Reine à propos du Canal, l'ambassadeur répondait au ministre que de grands ménagements étaient nécessaires pour éviter un heurt pouvant devenir sérieux, vu l'antipathie des Anglais pour l'affaire. Et le ministère attendait tandis que les Anglais intriguaient de plus belle à Paris, à Constantinople, en Egypte. Les agents

Anglais voulaient paraître toujours plus résolus que ne l'était leur gouvernement; quant aux agents Français, à peu d'exceptions près, ils croyaient nécessaire de modérer le leur dès qu'il émettait un désir. Lesseps eut donc beaucoup à souffrir de la diplomatie, il dut plier son tempérament robuste d'homme d'action aux mille tergiversations, indispensables souvent pour ne rien rompre ni brusquer, odieuses toujours à cause de l'énorme perte de temps et de forces qui seraient si profitables ailleurs. Heureux encore lorsqu'il n'eut pas à lutter ouvertement contre les représentants de son pays, comme nous verrons qu'il eut à le faire plus tard avec M. Sabattier, consul à Alexandrie. "Ce qu'il y a d'heureux pour le but que je poursuis, écrivait-il, c'est que mes actes et mes démarches ne sont pas, Dieu merci, soumis aux instructions ou aux désaveux d'aucun gouvernement."
Si l'affaire était restée, comme le désirait Lesseps, purement commerciale, et que l'Angleterre l'eut laissée se régler entre la Porte et le gouvernement du Vice-Roi, au lieu d'en faire une affaire politique et internationale, le canal aurait été achevé bien avant 1869. Cependant Lesseps s'occupa en Angleterre de conquérir l'approbation de la Compagnie péninsulaire et Orientale de navigation à vapeur. Il désigna M. Rendel pour faire partie de la Commission spéciale d'ingénieurs européens qui devaient examiner l'avant-projet des ingénieurs du vice-Roi, M.M. Linant-Bey et Mougel-Bey, et il lui apparut que l'opposition tenait surtout à la crainte de

voir le canal paralyser l'achèvement du chemin de fer du Caire à Suez. Son ami et représentant en Egypte, M.Ruyssenaers fut donc chargé d'insister auprès du vice-Roi pour que Saïd-Pacha fît savoir à Lord Stratford son intention bien arrêtée de continuer le chemin de fer à ses frais. Lesseps s'arrangea avec le Times, où il fit passer quelques notes s'adressant aux intérêts des Anglais, et, s'en rapportant à leur jugement, en les priant d'attendre au moins l'avis de la Commission Internationale avant de décrier systématiquement son projet. Toutes les critiques qu'il subit ne le découragent point. "Mais il faut bien l'avouer, écrit-il à l'éditeur du Times, c'est une des tristessses et des infirmités de l'esprit humain, que jamais rien de bon et de grand ne s'est fait sur la terre sans se heurter plus ou moins à ces natures chagrines ou envieuses, alarmistes ou découragées, qui, par l'étroite et tracassière négation, cloueraient le monde sur l'immobilité."

V

Le 8 Novembre 1855, Lesseps s'embarqua pour l'Egypte avec la Commission Internationale d'ingénieurs chargés d'examiner l'avant-projet de M.M. Linant et Mougel-Bey. Elle était composée de Messieurs Mac Clean, Conrad, ~~et~~ Renaud, Lieussou, Larousse, Barthélémy Saint-Hilaire et de Messieurs Linant et Mougel. M.Mac Clean avait remplacé M. Rendel malade, pour l'Angleterre; M. Conrad était Hollandais, on l'élit Président


ECOLE

de la Commission. Le 2 Janvier 1856, la Commission faisait au vice-Roi d'Egypte le rapport suivant :

"Notre exploration favorisée par un temps à souhait, "facilitée et abrégée par l'ampleur des moyens matériels mis "à notre disposition, est terminée. Elle nous a fait connaî- "tre des obstacles sans nombre ou plutôt des impossibilités "matérielles pour diriger le canal sur Alexandrie et des "facilités inattendues pour établir un port dans le golfe de "Péluse. Le canal direct de Suez vers le golfe de Péluse "est donc l'unique solution du problème de la jonction de la "mer Rouge à la mer Méditerranée; l'exécution en est facile "et le succès assuré. Les résultats en seront immenses pour "le commerce du monde. Notre conviction à cet égard est una- "nime. Nous en développerons les motifs dans un mémoire "détaillé. Dès à présent, nous nous empressons de faire con- "naître nos conclusions.

ECOLE LIBRE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

"1° - Le tracé par Alexandrie est inadmissible au point "de vue technique et économique.

"2° - Le tracé direct offre toute facilité pour l'exécu- "tion du canal proprement dit avec embranchement sur le Nil "et ne présente que des difficultés ordinaires pour la cré- "ation de deux ports.

"3° - Le port de Suez s'ouvrira sur une rade sûre et "vaste, accessible en tous temps où l'on trouve 9 mètres d'eau "à 1600 mètres du rivage.

"4° - Le port de Péluse que l'avant-projet plaçait dans "le fond du golfe sera établi à 28 kilomètres environ plus à

"l'ouest, dans la région où l'on trouve 8 mètres d'eau à "2.300 mètres du rivage, où la tenue est bonne et l'appareil-"lage facile.

"5° - La dépense du canal des deux mers et des travaux "qui s'y rattachent ne dépassera pas le chiffre de 200 mil-"lions porté dans l'avant-projet des ingénieurs de S.A. le "vice-Roi."

Cette déclaration de la Commission sur l'exécution facile et le succès assuré du projet de jonction des deux mers enchanta le vice-Roi et donna à Lesseps une assurance encore plus inébranlable. Il s'empressa de notifier cette décision à ses principaux adhérents et amis de tous pays. Avant la déclaration, le vice-Roi avait envoyé à Constantinople son ministre des Affaires étrangères, Edhem-Pacha pour agir auprès de la Porte. En même temps, M. Barthélémy Saint-Hilaire, un ami de Lesseps, allait à Londres pour préparer d'accord avec les amis Anglais de l'entreprise les discussions qui devaient avoir lieu à la Chambre des Communes. En Février 1856, Lesseps venait en France, ayant en mains le firman de concession du vice-Roi qui devait lui permettre de constituer régulièrement une compagnie et de faire appel à des capitaux. Il eut à Paris une conversation avec Lord Clarendon, dans laquelle le ministre du Foreign-Office le renvoya à Lord Palmerston tout en lui tenant un langage modéré. Il retrouva à Londres le plus entêté des hommes d'Etat. "En l'écoutant, écrit-il à propos de Lord Palmerston, je me suis demandé de

temps en temps si j'avais devant moi un maniaque ou un homme d'Etat". Comme il perdait son temps auprès de Lord Palmerston, Lesseps vit qu'il lui fallait essayer de se concilier l'opinion anglaise en faveur de l'isthme de Suez, de manière à ce que le gouvernement Anglais fut entraîné à suivre la même politique que la France. Or les Anglais étaient persuadés que s'ils réussissaient à mettre un jour le pied en Egypte, comme ils l'avaient fait dans lesIndes, ils seraient les maîtres du monde. Ils ne tenaient donc pas à favoriser pour le moment le développement de la prospérité et de la puissance de l'Egypte. Quand cette terre précieuse leur appartiendrait, il serait temps de percer l'isthme de Suez,et le canal fait par des Anglais en terre Anglaise comblerait alors tous les désirs des sujets Britanniques. Lesseps opposait son projet humanitaire au projet égoïstement patriotique de tout un peuple, voilà ce qui donnait à cette lutte entre un homme et un peuple un tel caractère d'âpreté.

La Société géographique de Londres offrit cependant un banquet à Lesseps et M. Gladstone lui exprima des voeux pour le succès de l'entreprise. Lesseps se promit de revenir bientôt à Londres essayer de conquérir cette opinion Anglaise si souvent aveugle quand il ne s'agissait pas de ses seuls intérêts. Pendant ce temps, l'Empereur avait à Paris une conversation avec Lord Clarendon dans laquelle le ministre du Foreign-Office se dérobait, disant que pour les rapports de l'Egypte et de la Turquie, ce projet du canal était une

chose fort délicate et que le vice-Roi n'avait pas le droit de faire le canal sans l'autorisation de la Porte. La Reine et le Prince Albert avaient reçu Lesseps, et le duc de Cambridge lui avait même affirmé ses sympathies pour son projet. Les 23, 24 et 25 Juin 1856, la Commission internationale avait arrêté ses décisions adoptant définitivement le principe du percement direct de Suez à la Méditerranée et Lesseps allait en Egypte annoncer cette décision au vice-Roi après avoir pris à Vienne la consultation et les encouragements du doyen de la politique Européenne, le Prince de Metternich. Il trouva à Alexandrie Nedjib-Bey, envoyé officiel du Sultan, qu'il convainquit autant qu'on peut convaincre un Oriental de l'utilité du canal pour la prospérité de la Turquie. Il fit publier partout l'acte de concession qui portait que les ouvriers employés aux travaux de la Compagnie seraient fournis par le gouvernement Egyptien d'après les demandes des ingénieurs en chef et suivant les besoins, et il revint en France après avoir encore réchauffé le zèle du vice-Roi, avec cette infatigable volonté toujours confiante et active au milieu des pires difficultés. Ces difficultés étaient toujours les mêmes et en quelque sorte résumées en deux hommes, Lord Palmerston et Lord Stratford. "A cette situation, que puis-je faire, - écrivait le 28 Août 1856 Lesseps à M. Thouvenel, ambassadeur à Constantinople. - Avertir le gouvernement Français, regretter de ne pas le voir se décider, mais dissimuler autant que possible cette situation aux yeux du public

et continuer à accomplir le fait en Egypte où j'ai trouvé constamment la base la plus solide de mes opérations, je pourrai même dire la seule." Ces quelques lignes dépeignent le caractère de Lesseps. La vue nette d'obstacles pour le moment insurmontables ne le lassait point, il continuait son oeuvre dans les limites où il le pouvait, confiant dans l'avenir, pour anéantir ce qui dans le présent aurait arrêté un homme de calcul moins hardi. Il est curieux de voir avec quelle souplesse il enveloppe le vice-Roi, comment il ramène tout ce qui se passe en Egypte au canal, et tout ce qui advient dans le monde entier à l'Egypte. Il habitue le vice-Roi à n'avoir qu'une seule pensée, un seul point fixe dans sa vie, le CANAL. Il fait de même pour l'entourage de Mohammed-Saïd, pour la Vice-Reine qu'il tâche de conquérir à ses idées afin que le Vice-Roi soit dans une perpétuelle atmosphère de foi et de bonne volonté pour son oeuvre. Et si l'on réfléchit que Lesseps eut à exercer ses talents de persuasion et de séduction sur l'Europe entière, qu'il eut constamment à stimuler le zèle de ses subordonnés et ouvriers, qu'il eut aussi comme on va le voir des actionnaires à rassurer et à faire patienter, et qu'il fit tout cela à merveille, on reconnaîtra en cet homme de volonté un heureux cumul des qualités du vrai diplomate et du grand conducteur d'hommes.

VI

En Avril 1857, Lesseps vint encore en Angleterre pour se rendre compte cette fois des dispositions des géographes, commercants et industriels des grandes villes à l'égard de son projet. Des meetings lui furent offerts à Londres, Liverpool, Manchester, Dublin, Glasgow, Aberdeen, Edimbourg, Newcastle, Birmingham, Bristol, par les Chambres de commerce, négociants, banquiers, armateurs de ces villes. Il y expliquait dans les plus petits détails la facilité de l'exécution du Canal de Suez et on votait ensuite à ce missionnaire d'une grande idée des ordres du jour de félicitation.
"Eh, vous êtes venu nous faire la guerre chez nous, vous avez passionné l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse pour agiter la question du Canal de Suez" lui dit Lord Palmerston.
- "Certainement, mylord, j'ai profité de votre liberté que j'admire puisqu'elle permet de parler partout et librement en public sur des sujets qui ne plaisent point au gouvernement, répondit Lesseps. - Le 7 juillet 1857, M.Berkeley demande à Lord Palmerston à la Chambre des Communes d'appuyer le vice-Roi d'Egypte dans la sanction qu'il sollicite de la Sublîme Porte. Le Premier Lord de la Trésorerie fait une réponse très catégorique. Il dit que le Gouvernement de Sa Majesté a usé et usera de toute l'influence qu'il possède à Constantinople et en Egypte pour empêcher que le projet ne soit mis à exécution. "C'est une entreprise qui, je le crois,

au point de vue du caractère commercial, peut être jugée comme étant au rang de ces nombreux projets d'attrape qui de temps en temps sont tendus à la crédulité des capitalistes gobe-mouches." Au point de vue politique, ajoute Lord Palmerston, "l'évidente tendance de l'entreprise est de rendre plus aisée la séparation de l'Egypte et de la Turquie. Elle est fondée aussi sur des calculs éloignés concernant un accès plus aisé vers nos possessions indiennes." Et le premier ministre terminait sur ces paroles injustes et même insolentes pour Lesseps : "Mais probablement l'objet que M. Ferdinand de Lesseps et quelques-uns des promoteurs ont en vue sera accompli même si la totalité de l'entreprise n'est pas conduite à exécution." C'était désigner clairement Lesseps pour un spéculateur malhonnête. Lesseps riposta par une adresse indignée aux membres des chambres de commerce et des associations commerciales de la Grande-Bretagne. Après avoir opposé à Lord Palmerston le rapport de la Commission internationale et la sanction donnée à l'opinion des ingénieurs et à leurs plans par l'Académie des Sciences de Paris, après avoir répondu aux objections politiques du ministre en renouvelant ses déclarations sur l'inanité des prétendus dangers que le canal de Suez ferait courir à l'Inde et à l'intégrité de l'Empire Ottoman, il ajoutait: "Lord Palmerston a cru pouvoir affirmer dans des termes qu'un langage sérieux ne permet pas de reproduire que j'étais venu en Angleterre pour tendre un piège à la bourse des Anglais et abuser de la

crédulité des capitalistes assez naïfs pour croire à une entreprise chimérique. Vous savez, Messieurs, s'il y a rien eu dans ma conduite ou dans mes paroles qui pût justifier les imputations de ce genre. Ai-je fait le moindre appel aux capitaux? Vous vous rappelez que je vous ai au contraire déclaré à plusieurs reprises que ce n'était point une souscription d'actions, mais une expression d'opinion que je venais solliciter auprès de vous. Si dans la répartition d'un capital de 200 millions de francs, l'Angleterre doit avoir plus tard comme la France une part de 40 millions, c'est une déférence que j'ai cru devoir à une puissante nation commerçante directement intéressée dans l'exécution de la voie nouvelle. Mais les capitaux anglais font si peu besoin à l'entreprise dont je suis le promoteur que, si la part réservée à l'Angleterre n'était pas entièrement acceptée par elle, cette part serait à l'instant couverte par les demandes supplémentaires qui me sont parvenues des diverses parties du monde. Voilà Messieurs la réponse bien simple et selon moi irréfutable que je fais à Lord Palmerston, et que j'adresse à la conscience de tous les honnêtes gens. Vous me rendrez cette justice que, dans ma réponse, j'observe envers l'âge et la situation politique du Premier Lord de la Trésorerie, les devoirs qu'imposent les convenances. Je croirai d'ailleurs manquer à la dignité de mon caractère et au respect que je vous porte si je me permettais d'employer

envers lui un langage semblable à celui dont il a usé envers moi." Ce langage, fier et net, était bien fait pour rassurer les timides qui craignaient d'engager leurs capitaux dans l'entreprise. Une partie de la presse Anglaise rendit justice à Lesseps, l'Advertiser de Bristol, le Daily News, blâmèrent le ton d'animosité et d'ironie du Premier ministre, et exprimèrent leurs sympathies pour le canal de Suez. Ce qui avait permis à Lord Palmerston de parler si dédaigneusement de l'entreprise de Lesseps était l'opinion du plus grand ingénieur Anglais, M. Stephenson, très contraire au projet, qu'il jugeait impraticable. M.Stephenson avait été, comme on l'a vu plus haut, chargé en 1846 d'étudier la question sur les lieux avec M.M. Paulin Talabot et de Négrelli. Contrairement à M. Talabot, il s'était montré réfractaire à l'idée d'une exécution possible de la jonction des Deux Mers. Dieu sait quel degré de patriotisme mal entendu entrait dans la sincérité de cette conviction mais toujours est-il que l'opposition d'un savant si respecté était une grosse préoccupation pour Lesseps. Après le discours de Lord Palmerston, parut dans le Times un article de Stephenson où l'ingénieur disait : "Je partage l'opinion du Premier Lord de la Trésorerie". Lesseps se jugea atteint dans son honneur par cette phrase où il crut revoir les imputations du ministre contre sa probité. Il en demanda réparation à M. Stephenson qui lui écrivit, l'assurant de son estime et de l'opposition purement technique qu'il faisait au projet. Lesseps fit remar-

quer au gouvernement de l'Empereur ce qu'avaient de catégorique les paroles de Lord Palmerston sur l'opposition que le gouvernement Anglais avait fait et ferait à son projet, et après l'avoir communiquée aux Chambres de commerce de l'Empire Français, il partit pour Constantinople en Décembre 1857. Il y trouva la même opposition anglaise et Réchid-Pacha un peu moins sous le joug de Startford. Quelques jours après son arrivée, le Grand Vizir mourait subitement et Aali Pacha, un politicien de premier ordre, le remplaçait. "Mes armes, écrit Lesseps sont ou la crainte de la France ou la crainte de voir la Compagnie du Canal se passer de la sanction de la Porte."

En Janvier 1858, Aali Pacha ne cacha pas à Lesseps qu'avant de se prononcer, il désirait attendre le résultat des interpellations annoncées au parlement anglais pour le mois de Février. A Londres, le cabinet Derby avait remplacé le ministère Palmerston et ce fut M. Disraeli, le chancelier de l'Echiquier qui répondit le 26 Mars à une interpellation de M. Griffith sur l'opposition que l'Angleterre faisait au projet de réunion des deux mers. Le ministre se dérobait, disant : "que d'après les informations qu'il avait recueillies, il pensait que l'entreprise projetée serait une vaine tentative, mais que le moment de prononcer une dernière opinion n'était pas encore venu". Ces paroles n'étaient pas faites pour donner de la décision à la Sublîme Porte. Pendant quatre mois, de Décembre à Mai, Lesseps avait lutté à

Constantinople. "J'ai aujourd'hui plus que jamais la conviction, écrivait-il le 17 Avril 1858, que sans ma présence à Constantinople, Lord Palmerston ou ses successeurs ejusdem farinae auraient escamoté à la Porte quelque déclaration fatale à l'exécution du canal". Cependant une grande discussion était annoncée pour le premier Juin à la Chambre des Communes sur le Canal de Suez. Elle eut lieu à cette date. M. Roebuck interpella encore le chancelier de l'Echiquier sur l'attitude de l'Angleterre dans cette affaire et proposa un ordre du jour ainsi conçu: "La Chambre est d'avis que le pouvoir et l'influence de ce pays ne doivent pas être employés pour obliger le Sultan à retenir son assentiment au projet du percement d'un canal à travers l'isthme de Suez." L'ingénieur Stephenson déclara le projet impraticable et fit remarquer que M. Mac Clean, l'ingénieur anglais, n'y avait point apposé sa signature. M. Gladstone et Lord John Russel soutinrent énergiquement l'entreprise et Lord Palmerston expliqua sa conduite. Le Chancelier de l'Echiquier, M. Disraeli leur répondit: "Je pense également que si cette Chambre adopte la résolution, elle se liera elle-même les mains pour l'avenir et quittera imprudemment le chemin qu'elle a suivi jusqu'ici à un certain degré sous l'influence de graves considérations politiques, mais qui en même temps peut être quitte plus tard si le temps et l'expérience démontrent que l'on peut prendre cette marche sans faire tort aux intérêts

publics." Et, par 290 voix contre 62, la Chambre des Communes repoussa l'Ordre du jour de Monsieur Roebuck. Le Nonobstant, ce projet soutenu par des hommes comme M. Gladstone et Lord John Russel, faisait de sérieux progrès dans l'opinion Anglaise. Lord Palmerston, et après lui, Lord Derby et M. Disraeli le comprehaient, c'est pourquoi ils cessèrent de nier les services que le canal rendrait en Angleterre, surtout à l'époque actuelle où les Indes étaient en révolte. Ils ne tentèrent donc plus de justifier leur opposition que par l'intérêt de la Turquie menacée à les en croire par un projet destiné à grandir l'Egypte. Lesseps pressentait ce mouvement d'opinion favorable et il l'exagérait volontiers dans ses dépêches de Londres. Après cette séance de la Chambre des Communes et son vote fâcheux, on est frappé en lisant les dépêches optimistes de Lesseps du grand ferment d'espoir qui n'abandonnait jamais cet homme. Lesseps partit pour Constantinople en Juin 1858. Il y trouva un nouvel ambassadeur d'Angleterre, sir Henri Bulwer qui se disait conciliant et était en effet moins arrêté d'esprit que Lord Stratford. Lesseps décida alors, après avoir annoncé ses intentions à l'Empereur et au Comte Walewski, de laisser aller les négociations entamées avec la Porte, mais sans attendre leurs résultats trop éloignés de contituer immédiatement la Société, de commencer les travaux et de placer ainsi l'Europe et la Turquie devant le fait accompli. Une souscription ouverte le 5 Novembre 1858 fut close le 30. Le 20 Décembre 1858, la

Compagnie universelle du Canal de Suez était constituée.

VII

Comme on va le voir, Lesseps n'en avait pas fini avec les difficultés pour avoir enfin constitué une Compagnie. Au contraire, il allait avoir maintenant à rassurer ses actionnaires, justement émus de la situation particulière de la Compagnie, situation équivoque et de jour en jour plus délicate. En effet, Lesseps, après l'appel aux capitaux européens, après leur venue même, ne pouvait encore commencer les travaux sans le firman, vu l'indécision de la politique Française et les menaces ouvertes de l'Angleterre à la Porte et au vice-Roi. Alors Lesseps recourut à une ingénieuse subtilité qui, tout en ménageant les susceptibilités Ottomanes et en satisfaisant les impatiences des actionnaires, lui donnèrent le temps d'attendre une solution définitive. Au lieu de commencer le percement de l'isthme, il se borna à continuer les études et travaux préparatoires que le vice-Roi avait pris à sa charge avant la constitution de la Société. Au lieu de creuser un canal, il se contentait pour le moment d'ouvrir une rigole destinée

"à préparer l'ouverture de l'isthme à la grande navigation" ainsi que l'écrit Lesseps au Grand-Vizir, Aali Pacha, le 1er Mars 1859. Et en même temps, il s'engageait avec un entrepreneur, Monsieur Hardon, pour faire commencer les travaux préparatoires pendant que Monsieur Conrad, le président de la Commission Internationale des Ingénieurs répondait victorieusement aux objections de l'ingénieur anglais Stephenson qu'il était possible "d'ouvrir un bosphore à travers l'isthme de Péluse à Suez". Quant au gouvernement français, il continuait à approuver la conduite de Lesseps n'engageant aucune négociation officielle avec la Turquie pour l'amener à octroyer le firman, mais promettant de protéger les intérêts des actionnaires Français s'ils étaient lésés. M. Green, consul d'Angleterre à Alexandrie, n'en intriguait pas moins de toutes façons pour entraver l'entreprise. Lesseps défendait son oeuvre avec une énergie toujours indomptable. Il avait aussi à se défendre lui-même. Un jour qu'il se trouvait en caravane près de Tell el Kébir, il apprend qu'un chef arabe, Abderrahman Effendi, le suivait et venait de s'entendre avec les cheiks d'un village appelé Koreïn pour s'engager dans le désert à sa suite et lui

faire un mauvais parti. Que fait Lesseps? Il envoie son drogman pour engager les cheiks à venir prendre le café dans sa tente, suivant l'usage Oriental, les cheiks n'osent refuser. "Après qu'ils eurent pris leur café, nous nous levâmes et je leur montrai un pistolet révolver à six coups. Ils n'en avaient pas encore vu de semblable . Je fis ranger à une certaine distance six bouteilles et lorsqu'ils virent que je les avais successivement atteintes et brisées, je leur tins ce langage: - Mes bons amis, j'ai appris qu'un officier turc se disant envoyé par le gouvernement, vous avait ordonné de me faire refuser des provisions demandées ce matin. Je vous engage charitablement à prévenir cet individu qui n'est qu'un imposteur que nous entrons aujourd'hui dans le désert, que nos compagnons sont au nombre de vingt, que parmi eux je ne suis pas le meilleur tireur, et que tout point noir que nous verrons dans le désert sera pour nous une gazelle. - Là-dessus nous nous fîmes réciproquement toutes sortes de compliments. Vous pensez bien que personne ne nous a suivis." Ce trait mérite d'être cité car il prouve combien Lesseps connaissait l'Oriental, être avant tout impressionnable et peureux, et avec quel bonheur il pouvait prendre de l'empire sur lui.
La peine qu'il eut à obtenir la liberté du travail pour les ouvriers Egyptiens fut énorme. Il hésitait à faire travailler des ouvriers français, Italiens, Maltais et Grecs, afin qu'on ne l'accusât point d'établir des colonies d'Européens dans

l'Isthme. Tous les jours c'étaient de nouvelles entraves. Le gouverneur de la province de Damiette empêche les approvisionnements de parvenir à Port-Saïd, on menace de coups de bâton et de galères les ouvriers qui travaillent sous les ordres de l'ingénieur Laroche dans cette ville, etc, etc.. et tout ceci nécessite des enquêtes toujours peu fructueuses à cause de la craintive inertie du gouvernement Egyptien et de la réserve trop prudente peut-être de notre consul, M.Sabattier. Cette réserve avait deux motifs : le premier était les ordres du gouvernement Français, auquel les affaires d'Italie suffisaient complètement et qui n'avait pas envie en 1859 de s'en créer avec l'Angleterre. Le second motif était un manque de sympathie du Consul pour Lesseps qui provenait sans doute des tracas que toute cette affaire lui avait apportés dès son origine. Lesseps en effet bombardait M. Sabattier de dépêches pour enquêtes et interventions auprès du vice-Roi. Le consul, las de voir cette affaire traîner en longueur et impatienté par toutes ces démarches infructueuses où son collègue d'Angleterre qui était soutenu avait le dessus, finissait par prendre un peu trop à la lettre les recommandations de son gouvernement, qui étaient d'éviter tout conflit et seulement de protéger les capitaux français, s'il y avait lieu. Voici ce que Lesseps écrivait à propos de M. Sabattier : "Le consul, très résolu et qui n'aime pas les demi-moyens, commence à craindre qu'il ne soit d'un grand in-

térêt pour notre gouvernement de nous laisser tomber. Il a un caractère absolu et son ambition, justifiée d'ailleurs par un mérite réel, peut le porter d'un moment à l'autre à changer de jeu et à se joindre à nos adversaires dans la croyance qu'il rendra à son pays un service qui lui profitera plus tard." (Lettre au comte de Lesseps, 1er Juin 1859).

La guerre avec l'Autriche paralysait en effet toute action Française en Orient. Lesseps n'eut vraiment pas de chance avec les guerres. En 1854-55, la guerre de Crimée obligeait l'Empereur à ménager ses alliés Anglais et l'empêchait par le fait même d'appuyer résolûment l'entreprise. En 1859, la guerre contre l'Autriche détournait également Napoléon III d'une action tant soit peu efficace en Egypte. L'Autriche, jusque là favorable au projet, le combattait vigoureusement et le consul Autrichien avait reçu l'ordre de joindre ses instances à celles de l'agent Anglais. Il n'en fallait pas tant pour décourager tout à fait le vice-Roi. Lesseps lui écrivait le 7 Juin, trois jours après la bataille de Magenta: "Votre Altesse n'est responsable de rien si la Compagnie régulièrement constituée suit sans entraves de votre part la marche prudente et conciliante qu'elle a adoptée, votre Altesse est responsable de tout si les actionnaires que votre mandataire a régulièrement appelés en votre nom peuvent lui imputer le dommage résultant de la non exécution des engagements en vertu desquels ils ont été réunis en société.

Et pour mettre fin à une situation équivoque, Lesseps demandait formellement au vice-Roi :

1° - de confirmer la souscription des actions qu'il s'était réservées.

2° - d'approuver la liste des membres fondateurs de la Compagnie.

3° - de confirmer l'approbation déjà donnée à la constitution de la société.

4° - d'approuver les termes et la mise à exécution du programme des travaux préparatoires adopté par le conseil d'administration de la Compagnie.

Deux jours après, le 9 Juin, le ministre des Affaires étrangères, Chérif Pacha, répondait à Lesseps au nom du vice-Roi par l'ordre de cesser immédiatement tous les travaux, "attendu qu'ils n'ont pas le caractère d'études préparatoires et qu'ils ne peuvent être exécutés qu'avec l'autorisation du Sultan". L'opposition anglaise triomphait une fois de plus d'une façon éclatante. Le 20 Juin, elle obtint à Constantinople l'envoi d'une lettre du Grand Vizir où il était dit qu'en raison de l'importance politique du percement de l'Isthme de Suez, la Porte défendait qu"on fit aucune opération sans son autorisation. La situation était des plus critiques, Lesseps parvint cependant à faire répondre au vice-Roi que s'il avait retiré les ouvriers Egyptiens, il ne pouvait pas empêcher lui-même les Européens de s'employer aux travaux du canal et que si la Porte a le pouvoir de le faire,

elle n'a qu'à s'entendre à ce sujet avec Messieurs les ambassadeurs des puissances étrangères. Les ouvriers étrangers poursuivirent donc leurs travaux et Lesseps partit pour la France afin de demander encore une fois protection pour les 107 millions de capitaux Français engagés dans l'affaire.

VIII

"Je comprends parfaitement et j'excuse les personnes qui ne connaissdnt pas l'Orient et ne pouvant se rendre compte de la puissance de notre entreprise ont hésité à me suivre et m'ont même blâmé, mais plus tard, elles seront les premières à me rendre justice". (Lettre à Madame Delamolle 25 Juillet 1859). Lesseps, ainsi qu'on le voit, se rendait parfaitement compte que toutes ces tergiversations ne pouvaient guère encourager les capitalistes à venir à lui, mais au contraire impatienter ceux d'entre eux qui lui avaient prêté appui. Il voyait clairement malgré son optimisme, combien précaire était la situation de la Compagnie; aussi s'était-il précautionné. Il venait d'obtenir du vice-Roi avant son départ l'engagement qu'au cas extrême de liquidation et contre la cession de tous les droits de la Compagnie, il la rembourserait intégralement de ses dépenses.

A Paris, où il arriva quelques jours après l'entrevue de Villafranca (11 Juillet 1859) et l'heureuse fin de la guerre d'Italie, Lesseps recommança à négocier avec le comte

Walewski et adressa le 6 Août à l'Empereur une note dans laquelle il lui déclarait que s'il n'était pas répondu à son appel, la Compagnie se prévaudrait de l'engagement du vice-Roi et offrirait la liquidation aux actionnaires, "le concessionnaire ne pouvant plus lutter longtemps avec avantage contre l'action persistante d'un gouvernement puissant pour lequel tous les moyens sont bons". L'Empereur, encore occupé de la liquidation des affaires italiennes que la paix de Zurich du 10 Novembre devait terminer, fit attendre une réponse précise. Mais la Porte ne résistait plus à la pression anglaise. En Octobre, elle envoya le ministre des finances Mouktar-Bey pour tracer au vice-Roi une ligne de conduite en ce qui concernait le canal de Suez, c'est à dire pour le décourager complètement. Cette mission commençait à produire de très fâcheux résultats et le 6 Octobre, notre consul à Alexandrie, M.Sabattier, faisait savoir aux ouvriers Français engagés dans les travaux du Canal que le Gouvernement Egyptien avait pris la résolution de faire suspendre les divers travaux et qu'ils n'auraient à s'en prendre qu'à eux-mêmes des conséquences fâcheuses que pourrait entraîner leur résistance. Alors l'Empereur prit enfin une attitude résolue, fit des observations à Lord Cowley et envoya des instructions énergiques à Alexandrie. "Soyez tranquille, dit-il à Lesseps le 24 Octobre 1859, vous pouvez compter sur mon appui et ma protection". Et Lesseps fut chargé par l'Empe-

reur d'aller à Constantinople pour aider M. Thouvenel à négocier avec la Porte et l'ambassadeur d'Angleterre afin de régler par une entente internationale les difficultés soulevées par le canal de Suez. Dans l'isthme les travaux préparatoires n'étaient plus inquiétés et le gouvernement Français remplaçait M. Sabattier dont la position aurait été par trop difficile par M. Bédard. A Constantinople, sir Henri Bulwer avait repris la tradition de lord Stratford. Les ambassadeurs d'Autriche, de Russie et d'Espagne étaient les plus favorables au projet, mais le ministre des Affaires étrangères, Fuad Pacha subissait encore l'influence de sir H. Bulwer et faisait traîner les négociations. En arrivant à Constantinople, Lesseps avait été d'avis de brusquer la solution en s'adressant directement au Sultan, mais M. Thouvenel avait préféré la voie la plus diplomatique des négociations. "Il faut aussi considérer, écrit Lesseps, que dans cette affaire, ce n'est pas la question de Suez qui est véritablement en jeu, mais la question de la domination exclusive exercée sur la Porte par l'Angleterre depuis la dernière guerre d'Orient; de même qu'avant la guerre la question des lieux saints consistait à savoir si la Russie conserverait ou ne conserverait pas cette domination exclusive, à laquelle a succédé l'Angleterre et qui aurait fini par l'absorption de l'Empire Ottoman au profit d'une seule puissance". C'est ce qui rendit si longues et si âpres les dis-

cussions qui eurent lieu en Décembre 1859 à Constantinople. Le représentant anglais avait flatté les ambitions et les espérances de la Porte toujours désireuse de revenir sur les stipulations de 1841 en faveur de l'Egypte. Sir Henri Bulwer aurait voulu profiter de l'occasion pour réduire le libre gouvernement héréditaire de l'Egypte au rôle d'une simple administration turque. La Porte n'aurait eu alors qu'à annuler le firman du vice-Roi sous prétexte qu'un simple gouvernement de province turque n'avait pas le droit de donner cette concession. Mais M. Thouvenel et Lesseps furent énergiquement soutenus par leur gouvernement alors entouré d'un si grand lustre et l'ambassadeur d'Angleterre échoua. Après seize séances de délibérations, les ministres Turcs déclaraient le projet du canal "utile aux intérêts de l'Empire Ottoman". La Porte promettait ne mettre aucun obstacle à la réalisation du projet et adressait une note identique aux cabinets de Paris et de Londres pour qu'ils s'entendissent sur les questions politiques soulevées . L'opposition anglaise était momentanément paralysée, les travaux dits préparatoires dans l'isthme pourraient continuer. Le 15 Mai 1860, Lesseps tint à Paris sa première assemblée générale d'actionnaires qui lui confirma ses pouvoirs à l'effet de poursuivre l'exécution de l'entreprise. L'état de la Compagnie était donc plus rassurant et Lesseps pouvait espérer des jours meilleurs. La presse Anglaise continuait ses attaques

mais elles n'étaient plus de force à entraver une oeuvre universellement acceptée. En Avril 1861, Lesseps fait un voyage en Syrie pour y enrôler des ouvriers. Ayant réussi, il revient en France et tient sa seconde assemblée générale des actionnaires le 15 Mai 1861. Le 6 Mai de cette même année, le comte de Carnavon avait prononcé à la Chambre des Lords un discours où il attaquait vivement le projet de Lesseps et l'attitude de la Compagnie en Egypte. "Je ne puis croire, disait le comte, que le gouvernement français consente à se laisser compromettre dans le projet d'une compagnie en banqueroute et qu'il veuille se faire le ravaudeur d'une spéculation commerciale qui n'est qu'un leurre aussi grossier et aussi trompeur qu'aucun de ceux qui aient été lancés sur la mer du commerce". Lesseps constitua des témoins qui arrangèrent l'affaire. "Quand je vous vois tendre à votre but avec toute cette admirable énergie que le ciel vous a donnée, je crois du fond du coeur à votre succès", lui écrivit l'un d'eux, l'amiral Jurien de la Gravière. Quelques mois plus tard, Lesseps avait le plaisir de trouver en Egypte un excellent agent Français, M. de Beauval, nommé chargé d'affaires de France à Alexandrie, qui comprenait bien l'importance du canal.

- IX -

En décembre 1861, le vice-Roi vint dans l'isthme; Lesseps lui fit admirer les travaux commencés et le séduisit une fois de plus. Pendant ce temps, Lord Palmerston écrivait

à Sir John Russel: "Sans doute aucun, dès la première semaine d'une guerre entre la France et l'Angleterre, 15.000 ou 20.000 Français occuperaient le canal pour le tenir ouvert pour eux et fermé pour nous. De plus, une barrière militaire aussi puissante entre l'Egypte et la Syrie accroîtrait singulièrement les moyens du Pacha alors au pouvoir de se déclarer indépendant de la Turquie, ce qui voudrait dire dépendant de la France, et enfin, si le canal devait jamais se faire, la Compagnie Française doit avoir une vaste concession de terrain au centre le l'Egypte, et y établirait une colonie dont les plaintes contre le gouvernement Egyptien, bien ou mal fondées, donneraient au gouvernement Français le prétexte d'intervenir dans toutes les affaires intérieures du pays." Les mêmes objections revenaient sans cesse de la part des Anglais. A ces difficultés diplomatiques venaient se joindre les mille petits empêchements que rencontre toute administration, et dont Lesseps triomphait avec la même fermeté et la même habileté.

Le 2 Février 1862, le Nil, grâce au canal d'eau douce, portait ses eaux jusqu'au lac Timsah au centre de l'isthme de Suez. En Mai de cette même année, à une séance de la Chambre des Communes, le travail forcé des ouvriers en Egypte est attaqué. Lesseps répond à ces attaques par une très curieuse lettre à M. Layard, sous Secrétaire d'Etat au Foreign-Office, où il explique les bienfaits apportés par la Compagnie du Canal de Suez aux fellahs tant au point de vue pécu-

niaire qu'au point de vue de leur émancipation. "Le principe de l'esclavage est établi en Amérique. L'Angleterre s'est-elle jamais hasardée à peser sur le gouvernement de Washington pour lui demander l'abolition de l'esclavage?" écrit-il avec raison. Dans ces lettres de Lesseps, les bons arguments ont le mérite d'être très vigoureusement mis en relief par une exposition sobre et forte. M. Hawkshaw, ingénieur anglais, vint dans l'Isthme et donna à Lesseps l'appui de son opinion favorable. Le 23 Novembre 1862, à 11 h. du matin, la Méditerranée pénétrait dans le lac Timsah au bean milieu de l'Isthme. Lesseps commençait à récolter les fruits de sa laborieuse et géniale activité, quand le 18 Janvier 1863, mourut le vice-Roi, Mohammed-Saïd. Ce fut pour l'entreprise un gros ennui, sinon une perte, car Lesseps avait assez bien en mains le Pacha. Son successeur Ismaïl Pacha, fils d'Ibrahim Pacha et petit-fils de Mehemet-Ali, promit cependant à Lesseps son appui et lui garantit qu'il acquitterait les dettes du gouvernement Egyptien à la Compagnie, afin de lui permettre de suffire à toutes ses dépenses sans recourir au moindre appel aux actionnaires jusqu'à l'acquittement complet de la dette du trésor Egyptien. Le Sultan vint pour quelques jours en Egypte rendre au nouveau vice-Roi sa visite à Constantinople et son entourage intrigua ferme, attaquant Lesseps et la Compagnie sur les deux questions de concessions de terres à la Compagnie et des contingents de tra-

vailleurs. Quelque temps après, le Prince Napoléon vint dans l'Isthme et félicita vivement Lesseps du résultat déjà obtenu. Mais le 6 Avril 1863, Sir Henry Bulwer avait obtenu l'envoi aux cabinets de Paris et de Londres d'une Note Ottomane fort importante. La Porte y déclarait le moment venu d'exercer son droit de contrôle. Elle faisait connaître à quelles conditions elle subordonnait son autorisation. Si la Compagnie de Suez les repoussait, les gouvernements turc et Egyptien la rembourseraient de ses dépenses et poursuivraient eux-mêmes l'exécution du canal. Ismaïl Pacha subit alors l'influence d'un de ses ministres, homme très intelligent, mais partisan de l'alliance anglaise, Nubar-Pacha. Nubar se rendit à Constantinople en Juillet 1863, y intrigua avec Sir H. Bulwer et fit écrire au Grand-Vizir, Fuad Pacha, une nouvelle lettre au vice-Roi, où il était dit que la Porte n'accorderait le Firman que si elle obtenait :

1° - Des garanties suffisantes que le canal serait exclusivement destiné au commerce;

2° - La suppression du projet de contrat du droit attribué à la Compagnie de posséder des terrains;

3° - Le maintien de l'abolition du travail forcé

Après Constantinople, Nubar se rendit à Paris. Il alla trouver M. de Morny, que le projet de Lesseps n'avait jamais séduit, et le pria d'user de son autorité pour faire accepter à la Compagnie les conditions que voulait lui imposer la Porte.

En retour des concessions demandées à la Compagnie, Nubar offrait seulement de prendre à la charge du gouvernement égyptien l'achèvement du canal d'eau douce du lac Timsah à Suez, presque terminé. Toutes ces exigences dont le rejet devait entraîner la cessation des travaux dans les six mois, étaient fort graves. Elles devaient prolonger la durée des travaux de plusieurs années et augmenter proportionnellement la charge des intérêts qu'on devrait servir aux actionnaires; enfin la grande source de revenus résidant dans les terrains concédés disparaissait avec eux. C'était la ruine pour la Compagnie si elle l'acceptait. Aussi Lesseps pria-t-il énergiquement M. Drouyn de Lhuys, alors ministre des Affaires étrangères, de l'aider à sauvegarder les droits de la Compagnie. Le 6 Janvier 1864, Lesseps fit une pétition à l'Empereur, lui expliquant qu'une lettre récente du Grand-Vizir est venue mettre le vice-Roi d'Egypte en demeure de réclamer de la Compagnie l'abandon d'une partie de ses droits sans aucune espèce de compensation. L'Empereur était ainsi prié d'intervenir. "De même qu'en 1860, Votre Majesté a empêché que des ordres officiellement donnés dans le but de nuire aux capitaux Français reçussent leur exécution, les soussignés osent espérer que cette fois encore, et à plus forte raison, la volonté de l'Empereur ne permettra pas l'accomplissement des intentions hostiles manifestées contre la Compagnie, et qu'elle daignera protéger les actionnaires

Français du Canal de Suez aussi bien que le gouvernement de l'Egypte lui-même dont l'indépendance administrative est l'oeuvre de la politique Française formellement consacrée par les conventions de 1841."

Cette pétition était suivie d'un projet de transaction entre Lesseps et Nubar Pacha, soumis à la signature de l'Empereur, choisi comme arbitre. Napoléon III avait à statuer

1° sur la question de la propriété des terrains cultivables de l'isthme;

2° sur les compensations que la Compagnie devait obtenir;

3° sur la question des contingents de travailleurs indigènes.

Lesseps faisait tout ce qu'il pouvait pour passionner l'opinion en faveur de son oeuvre. Le 15 Février 1864, un banquet lui était offert par les actionnaires du Canal de Suez et le Prince Napoléon y prononçait un long discours : "Courage donc, ne vous préoccupez pas des embarras d'un jour, disait-il, et votre grande oeuvre se finira, et dans l'avenir on ne verra que votre immense succès, les difficultés de détail auront disparu, et la postérité verra accomplie par les enfants de la France appuyés sur leur gouvernement une des plus grandes et des plus glorieuses oeuvres du monde. Voilà ce que vous ferez avec du courage et de la persévérance."

Après 6 mois de délibérations et de tergiversations entre Nubar Pacha et M. Drouyn de Lhuys, parut enfin le 6 Juillet 1864, la sentence arbitrale de l'Empereur. Napoléon III

résolvait ainsi les cinq questions sur lesquelles il avait été appelé à se prononcer :

1° - Le règlement du 20 Juillet sur l'organisation du travail dans l'isthme est un contrat, il contient des engagements réciproques obligatoires pour le vice-Roi et la Compagnie.

2° - L'abolition de la corvée ou travail obligatoire donnera lieu à une indemnité de 38 millions de francs au profit de la Compagnie.

3° - La Compagnie terminera le Canal d'eau douce qui est rétrocédé au gouvernement Egyptien, mais dont elle conservera la jouissance.

4° - 10.264 hectares de terrains sont nécessaires à l'établissement et à l'exploitation du Canal maritime.

5° - En compensation des terrains qui lui avaient été donnés par le firman du 3 Janvier 1856, et qu'elle rétrocède, la Compagnie recevra 30.000.000. L'indemnité totale de la Compagnie sera de 84.000.000 de francs.

Cette sentence était un échec moral pour l'Angleterre et la Turquie. Elle satisfit Lesseps qui put se croire libéré désormais de tout ennui avec les cabinets de Londres et de Constantinople. Il partit pour l'Egypte, enfin rassuré sur l'avancement désormais certain des travaux dans l'isthme.

X

Comme on l'a vu plus haut, les travaux "soi-disant préparatoires" avaient été poussés très loin. Quand Lesseps n'était point à négocier à Paris, à Londres et à Constantinople, cet homme infatigable parcourait son isthme, réglant les plus petites questions de détail, apercevant avec une rare sûreté de vue les défauts des organisations, et y portant remède avec décision et célérité. Les "campagnes" - comme il dit - de 1861, 1862, 1863, sont réellement des batailles gagnées sur les mille obstacles naturels que peut rencontrer une entreprise aussi hardie. Lesseps savait aussi faire rendre à ses hommes leur maximum d'efforts, en cela également son oeuvre est fructueuse. "La vie excentrique, écrit M. Casimir Lecomte, un ingénieur qui visita l'isthme en 1864, crée souvent et développe toujours les germes de l'originalité dans les caractères. Il n'est donc pas étonnant que l'oeuvre du Canal de Suez arrachant à leur vie occupée mais paisible un grand nombre d'hommes intelligents pour les transporter de leur cabinet dans le désert ait opéré dans leurs habitudes une transformation radicale. Et dans les rangs secondaires, le spectacle est admirable parce que l'individu est aux prises avec les nécessités de la vie". Comme de juste, les difficultés administratives ne manquaient point à Lesseps, ses auxiliaires n'étaient pas toujours d'accord.

En Novembre 1864, il eut l'ennui de devoir congédier un entrepreneur du lot de dragages, M. Aiton, mais sa volonté agile triomphait de ces impedimenta.

Cependant la Porte essayait encore de retarder l'octroi du Firmam même après la sentence arbitrale de l'Empereur. En Décembre 1864, elle proposa, toujours sur les instigations de Sir Henri Bulwer un contre-projet de convention inacceptable pour la Compagnie. Ce contre projet n'admettait ni les contrats antérieurs ni les engagements réciproques. Le 4 Février 1865, Lesseps dans une note à l'Empereur le suppliait de faire obtenir purement et simplement par l'entremise de son ambassadeur à Constantinople le firman d'autorisation du sultan qui, d'après les principes du compromis et de la sentence, devait être la conséquence immédiate du jugement arbitral. La Porte en effet avait accepté la Sentence, et rien ne motivait ses nouvelles réticences aux yeux de l'Empereur. Lesseps alla à Constantinople appuyer notre ambassadeur, M. de Moustiers, qui recommença ses pourparlers avec le Grand-Vizir, Aali Pacha. Le 25 Mars 1865, Lesseps allait dans l'isthme avec l'ambassadeur d'Angleterre, Sir Bulwer voyant l'opposition Anglaise tomber petit à petit, se rendait lui aussi. Il porta un toast à l'entreprise, demandant à la Compagnie de se maintenir un caractère universel. Le 31 Août de cette même année, le premier convoi de charbon passe par le canal. Enfin le 30 Janvier 1866, M. de Moustiers

termine ses laborieuses négociations avec la Porte. Elles avaient porté principalement sur les trois points suivants:

1° sur les terrains que le Sultan voulait faire évaluer de nouveau par une commission mixte. - On laissa cet avantage à la Porte.

2° sur le mode de nomination du Président de la Compagnie qui, d'après le firman de 1856 devait être élu par le Conseil d'Administration. Le vice-Roi voulait pouvoir le nommer lui-même, mais on n'accéda pas à sa demamde.

3° sur plusieurs dispositions juridiques.

Une seconde convention du 22 Février 1866 abrogeait le décret relatif au travail des Fellahs et l'article II du firman de 1856 qui exigeait que les 415 ouvriers fussent Egyptiens.

Enfin le 19 Mars 1866, la Porte accorda un firman qu'elle avait fait attendre 12 ans. L'Angleterre désarma, se consolant d'être rapprochée de 3000 lieues de ses possessions Orientales, et se promettant de se rattraper, ce qu'elle fit en 1875 en achetant les 176.602 actions du Khédive pour une somme de 100 millions de francs: la presse anglaise rendit même hommage à Lesseps. Dès 1867, un canal provisoire relie Port-Saïd et Suez. M. Couvreux enlève le seuil d'El Guisir point culminant du parcours et fait les déblais à sec. M.M. Borrel et Lavalley achèvent le canal à la drague. Le 17 Novembre 1869, une flotte de 60 navires inaugurait le grand canal maritime de Port-Saïd à Suez.

Après seize années de luttes avec la terre et avec les hommes, Lesseps triomphait. La terre se serait rendue depuis longtemps, les hommes furent plus rebelles et plus difficiles à vaincre. Un grand sentiment d'admiration vous remplit à la lecture des 5 volumes de mémoires de Lesseps. Pendant seize années, nous le voyons tantôt faire preuve de l'esprit le plus délié dans les ambassades et ministères où il demande le droit de vivre pour sa compagnie, tantôt diriger ses travaux dans l'Isthme de Suez avec le génie hardi d'un entrepreneur confiant en son oeuvre. Cette oeuvre était digne de l'homme qui au début de son entreprise écrivait : "Je veux faire une grande chose, sans arrière-pensée, sans intérêt personnel d'argent. C'est ce qui fait que Dieu m'a permis jusqu'à présent de voir clair et d'éviter les écueils, je serai inébranlable dans cette voie et comme personne n'est capable de me faire dévier, j'ai la confiance que je conduirai sûrement ma barque jusqu'au port que nous pourrons appeler Saïd du nom du vice-Roi, voulant dire en arabe - heureux -"; (Lettre à Madame Delamolle, 22 Janvier 1855).

Heureux aussi l'homme qui conduisit sa barque avec un si patient génie, sans autre but qu'une grande idée bienfaitrice.

Henri de Vogüé

---

ycl